Nr 3 (114)

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ • WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

ROK SIÓDMY Warszawa, 1 — 15 luty 1954 r.

PZPR ... ŚC II ZJAZDU

...n oddziałach naszego ludowego Wojska z nie-... siłą rozwija się ruch przodownictwa w żołnier-... pracy i szkoleniu celem uczczenia mającego odbyć się w marcu br. II Zjazdu PZPR.

Ostatnio w jednym z oddziałów odbyło się zebranie kierowców samochodowych, na którym z okazji II Zjazdu PZPR podjęto wiele cennych zobowiązań. I tak jeden z przodujących kierowców, szer. Kasprzak Zygmunt zobowiązał się zaoszczędzać 5 litrów benzyny na 100 km oraz przejechać ponad normę na starym ogumieniu 600 km.

St. szer. Turek Kazimierz, st. szer. Lech Marian i szer. Warmiński Leon — trzej ZMP-owcy na cześć II Zjazdu zobowiązali się wykonać stół plastyczny do sali motoryzacyjnej oraz zaoszczędzać 2 litry benzyny na każde 100 km.

Szer. Lepczyński Henryk zobowiązał się w wolnych chwilach oszklić 30 schematów potrzebnych do sali motoryzacyjnej.

Kpr. Prugar Stanisław ZMP-owiec i kandydat PZPR zobowiązał się naprawić rozrusznik samochodu GAZ-67 oraz zrobić ściągacz do zaworów i ściągacz do łożysk.

Szer. Hosa Kazimierz wykona schemat sygnalizacji świetlnej do sali motoryzacyjnej, st. szer. Filamowski Stefan ZMP-owiec zobowiązał się zaoszczędzać 5 litrów benzyny na 100 km.

Dwaj ZMP-owcy szer. Winiarski Mieczysław i szer. Staniewicz Klemens zobowiązali się zaoszczędzać 20% oleju gazowego na 1 moto/godz.

Szer. Białecki Edmund zobowiązał się wykonać resory do Zis-5.

— Zobowiązania nasze — powiedział w czasie zebrania kpr. Prugar — są dowodem miłości do Rządu i Partii. Przez wykonanie zobowiązań podniesiemy gotowość bojową naszego oddziału na wyższy poziom i jeszcze z większym wysiłkiem i zapałem będziemy realizować Uchwały. IX Plenum KC PZPR.

— Zobowiązania, jakie zostały podjęte przez naszych kierowców — powiedział oficer Szymański — są dowodem, że kierowcy zrozumieli, iż zadania postawione przez naszą partię są odzwierciedleniem jej troski o polepszenie stopy życiowej mas pracujących.

Tezy przedzjazdowe — mówił dalej oficer Szymański — wskazują na osiągnięcia w wykonaniu Planu 6-letniego i główne zadania gospodarcze w latach 1954 — 1955. Widzimy, że z każdym dniem podnosi się stopa życiowa mas pracujących. Dlatego też zobowiązania naszych kierowców są tym cenniejsze, ponieważ podjęte były z głębi serca, przez żołnierzy — kierowców, którzy tym samym pragną przyczynić się do budowania coraz lepszego jutra naszej Ludowej Ojczyzny przyczynić się do jej obrony.

Szer. Wróblewski Tadeusz

WE WSPÓLNYM WYSIŁKU Z NARODEM

Uchwały IX Plenum KC PZPR i wiadomość o zwołaniu w marcu br. do stolicy naszej Ojczyzny — Warszawy — II Zjazdu Partii, żywym echem odbiły się wśród żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego. Wraz z całą klasą robotniczą postanowiliśmy uczcić II Zjazd kierowniczej siły naszego narodu, Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej podniesieniem wysiłku w szkoleniu i w trosce o sprzęt, rozumiejąc, że w ten sposób najlepiej przyczyniamy się do wzmożenia siły bojowej Ludowego Wojska, stojącego na straży naszego socjalistycznego budownictwa — tym samym więc do obrony nowego, szczęśliwego życia ludzi pracy w Polsce przed zakusami imperialistów i ich neohitlerowskich pomocników.

Okres przed II Zjazdem PZPR, okres bohaterskiej walki jaką pod kierownictwem Partii prowadzi nasz naród o wykorzystanie rezerw produkcyjnych, podniesienie produkcji rolniczej na wyższy poziom — o podniesienie stopy życiowej i dobrobytu mas pracujących zbiega się z nowym rokiem wyszkoleniowym w wojsku.

Tak, jak bohaterska klasa robotnicza — nasi ojcowie, matki i bracia wykuwają swą codzienną pracą lepszą przyszłość Ludowej Ojczyźnie, tak i my, w twardym żołnierskim wysiłku szkolić się będziemy, aby wojsko nasze za przykładem wspaniałej Armii Radzieckiej, było niewzruszoną potęgą, aby pracy naszych ojców, matek i braci nie mógł nigdy zagrozić faszystowsko - imperialistyczny wróg.

STALE PODNOSIĆ POZIOM WYSZKOLENIA BOJOWEGO I WYCHOWANIA POLITYCZNEGO. UCZYĆ SIĘ PO MISTRZOWSKU WŁADAĆ NOWOCZESNYM SPRZĘTEM BOJOWYM. MNOŻYĆ SZEREGI PRZODOWNIKÓW — oto główne zadania, jakie wyznaczył nam Minister Obrony Narodowej.

Zadania te nabierają szczególnej wagi w nowym okresie szkolenia. Każdy z nas musi go jak najlepiej wykorzystać i z równym uporem pogłębiać niezbędną do obrony Ludowej Ojczyzny wiedzę wojskową, z jakim murarz warszawski wznosi zręby socjalistycznej stolicy.

Mamy nowy, wspaniały sprzęt radziecki, wypróbowany w najcięższym egzaminie wojny. Zadaniem naszym, zgodnie z rozkazem Ministra Obrony Narodowej, jest opanować po mistrzowsku władanie nim w każdych warunkach terenowych i klimatycznych; poznać szczegółowo jego budowę i obsługę, umieć go chronić w polu i w garażach.

Z niemniejszym zapałem zdobywać musimy wyszkolenie bojowe. W naszej nowoczesnej, zmotoryzowanej armii, kierowca jest bowiem żołnierzem pierwszej linii. Umiejętność zwalczania i niszczenia wroga celnym ogniem, chronienie siebie i cennego sprzętu, współdziałanie z jednostkami liniowymi uczyni nas kierowcami-żołnierzami, da nam miano obrońców socjalistycznej Ojczyzny.

Ruch przodownictwa, który masowo ogarnął w okresie przedzjazdowym naszą służbę, szlachetna dążność najlepszych kierowców do zdobycia zaszczytnego tytułu wzorowego kierowcy — przodownika wyszkolenia, stały się podstawą sukcesów, jakie osiągamy w dziedzinie podnoszenia na wyższy poziom gotowości technicznej sprzętu oraz wyszkolenia bojowego i fachowego. Mamy już i z każdym dniem rośnie ich liczba, dziesiątki i setki wyróżniających się w szkoleniu i pracy żołnierzy. Mamy jednakże jeszcze wypadki, że żołnierze służby samochodowej, wyróżniający się indywidualnymi osiągnięciami, nie zawsze w pełni rozumieją zadania rzeczywistego przodownictwa.

Przodownikiem naszej służby jest bowiem nie tylko ten kto wyróżnia się sam, lecz równocześnie pracuje nad kolegami, swym osobistym przykładem mobilizuje ich do jeszcze wytrwalszej i wydajniejszej pracy dla podniesienia gotowości bojowej wojska.

Wzorowego kierowcę — przodownika naszej służby cechuje poczucie odpowiedzialności za całą jednostkę, na każdym kroku pomaga on dowództwu usunąć istniejące jeszcze niedociągnięcia. Zużywa do tego celu całą swą wiedzę i doświadczenie, dzieląc się nimi ze słabszymi kolegami. Dopomaga im ustawicznie podnosić swoją wiedzę polityczną i fachową na wyższy poziom.

W zabezpieczeniu szkolenia poważne zadania stoją przed ZMP-owcami. Honorem organizacji ZMP-owskiej winno być zmobilizowanie wszystkich żołnierzy do zdobycia zaszczytnego tytułu „przodownika wyszkolenia". Osiągnie się to przez osobisty przykład i koleżeńską pomoc poszczególnych żołnierzy ZMP-owców, przez ustawiczną troskę organizacji o szkolenie.

W ten sposób zrozumiane i wprowadzone w życie przodownictwo uwielokrotni nasze osiągnięcia i stanie się potężnym wkładem we wzmożeniu gotowości bojowej naszej służby i tym samym gotowości bojowej całego Wojska Polskiego, stojącego wraz z Armią Radziecką i armiami krajów demokracji ludowych na straży pokoju świata.

NAJLEPSI W NASZYCH ODDZIAŁACH

Służba wojskowa — jak głosi Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — **jest zaszczytnym obowiązkiem patriotycznym obywateli Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej".**

Znaczenie tych słów rozumieją żołnierze naszego pododdziału. To też od pierwszych chwil swego pobytu w wojsku przystąpili do intensywnej pracy i nauki.

Wiemy, że jeżeli będziemy dokładnie przestrzegać przysięgi i regulaminów wojskowych, jeżeli jeszcze więcej dokładać będziemy starań podczas ćwiczeń i nauki, to na pewno dumny będzie z nas cały naród.

Już dziś wielu z nas, młodych żołnierzy, może poszczycić się poważnymi osiągnięciami w nauce, dyscyplinie i wyszkoleniu. Dumą naszego pododdziału są tacy żołnierze, jak elew **Jan Tchórz**, który chętnie pomaga słabszym kolegom w nauce. Elew **Pawełczak** to również przodujący żołnierz. Jako członek zarządu koła ZMP dużo czasu poświęca wychowywaniu kolegów.

Wyróżniającym się żołnierzem jest również elew **Czesław Kędzierski**, któremu dowódca plutonu udzielił pochwały za osiągnięcie bardzo dobrych wyników w wyszkoleniu oraz elew **Władysław Buroś**, który po raz drugi otrzymał pochwałę od dowódcy drużyny.

Nazwisk przodujących żołnierzy można by przytoczyć jeszcze więcej. Swą walką o przodownictwo włączają się w ogólnonarodowy nurt czynu na cześć II Zjazdu naszej Partii.

Szer. E. Środa

UCZYMY SIĘ ZESPOŁOWO

Nasza grupa szkolenia politycznego, której kierownikiem jest **ofic. Piątkowski** ma już wypróbowane metody pracy, dzięki którym żołnierze dobrze opanowują materiał.

Grupa ta w czasie samodzielnej pracy dzieli się na podgrupy, składające się z 4—5 żołnierzy. W każdej podgrupie znajduje się przynajmniej jeden żołnierz bardziej zaawansowany w nauce. On właśnie organizuje samodzielną pracę swej podgrupy. Pomaga żołnierzom nie tylko w opracowaniu konspektu do zajęć repetycyjnych, lecz również podejmuje dyskusję nad zagadnieniem, które było treścią pogadanki.

Przed samodzielną pracą żołnierze czytając codzienną prasę, przygotowują odpowiednie artykuły, które wzbogacają materiał podany na pogadance oraz włączają je do swych konspektów. Podobnie wykorzystujemy przeczytane książki i oglądane filmy.

Wielką pomocą w przyswajaniu materiału szkoleniowego są polecenia wydane przez ZMP. Obecne polecenia dotyczą studiowania materiałów IX Plenum i tez przed II Zjazdem

plut. Henryk Adamiec

KOLEŻEŃSKA POMOC

W pododdziale, którego dowódcą jest oficer Siek, ZMP-owcy przodujący w wyszkoleniu pomagają w nauce słabszym kolegom. Oficer **Siek** przydzielił szer. **Szowałowi**, aktywnemu członkowi ZMP, szer. **Abramowskiego** i **Brzuskę**, aby w godzinach nauki własnej, pomagał im w lepszym opanowaniu bieżącego materiału wyszkoleniowego. Szer. **Szował** za punkt honoru wziął sobie sprawę pomocy koleżeńskiej. Na zebraniu koła ZMP zaapelował do kolegów, aby otaczali oni opieką słabszych i pomagali im w przezwyciężaniu trudności.

W. B.

Z NICH BIERZEMY WZÓR

W pododdziale oficera **Kowalczyka** jednym z wyróżniających się od pierwszych dni szkolenia młodych żołnierzy jest szer. **Joński**. Po przybyciu do wojska wprost z budowy szer. **Joński** zwrócił na siebie uwagę dowódców jako żołnierz zdyscyplinowany, koleżeński i przykładający się do szkolenia. Ma on już poważne osiągnięcia w szkoleniu, a ostatnio otrzymał pochwałę w rozkazie za wzorowe pełnienie służby, co dodało mu zapału do dalszej walki o tytuł przodownika.

Obok szer. **Jońskiego** w wyszkoleniu wyróżniają się również szer. **Melona**. W/w koledzy pomagają słabszym, np. szer. **Trzcińskiemu**, który dzięki ich pomocy przezwyciężył wszystkie trudności i osiąga dobre wyniki w nauce.

szer. St. Drozdowski

PODCZAS NAUKI WŁASNEJ



„Każda godzina wykorzystana celowo" — pod takim hasłem spędzają czas przeznaczony na naukę własną żołnierze w pododdziale ofic. W. Na zdjęciu powyżej widzimy ich jak studiują materiały IX Plenum KC PZPR w żołnierskiej światlicy

NA ZAJĘCIACH PRAKTYCZNYCH



Dobrze przygotowują się żołnierze - kierowcy w pododdziale ofic. P. do zdania egzaminu na prawo jazdy. Uczą się bowiem nie tylko prowadzenia pojazdu, lecz również jego obsługi w drodze. Na zdjęciu: grupa młodych żołnierzy podczas zajęć praktycznych

W. LENIN I J. STALIN O WYCHOWANIU ŻOŁNIERZY

Twórcy i wielcy kierownicy Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego W. Lenin i J. Stalin uczą, że państwo dyktatury proletariatu znajdujące się w otoczeniu kapitalistycznym winno mieć potężną armię uzbrojoną w najnowocześniejszy techniczny sprzęt bojowy, wzorowo wyszkoloną, w najwyższym stopniu zdyscyplinowaną, zdolną odeprzeć napad każdego wroga.

Lenin i Stalin zrobili wszystko, ażeby Związek Radziecki posiadał potężną i nowocześnie uzbrojoną armię. Stworzone przez nich Siły Zbrojne Związku Radzieckiego wykazały niespotykaną dotychczas zdolność bojową i wspaniały duch moralny. Dwukrotnie w ciężkiej próbie, w walce z interwentami i bandami białogwardzistowskich generałów oraz w wojnie z najpotężniejszą armią kapitalizmu — armią Niemiec hitlerowskich i ich satelitów Siły Zbrojne ZSRR wykazały swą wyższość wykonując zwycięsko powierzone im historyczne zadanie obrony pierwszego w świecie państwa robotników i chłopów

Wielcy twórcy i wodzowie Armii Radzieckiej Lenin i Stalin od pierwszej chwili jej istnienia szczególną uwagę zwracali na wychowanie żołnierzy.

Nieustannie troszczyli się oni o wysoki poziom szkolenia politycznego składu osobowego armii, hartowali go ideologicznie i wychowywali w duchu komunistycznej moralności, radzieckiego patriotyzmu i radzieckiej narodowej i wojskowej godności.

W licznych referatach i wystąpieniach Lenin i Stalin wskazywali na zadania i formy wychowania żołnierzy. Pokazywali drogi i metody tworzenia wysokiego poziomu moralno-politycznego i wartości bojowych żołnierzy radzieckich.

Mądre wytyczne i wskazania wielkich wodzów znalazły bezpośrednie odbicie w przysiędze wojskowej, regulaminach, przepisach i instrukcjach stanowiących podstawę radzieckiej pedagogii wojskowej.

Lenin i Stalin uważali zawsze stan moralny armii jako zasadniczy warunek zwycięstwa, jako jeden ze stale działających czynników decydujących o przebiegu wojny.

Jeszcze w 1920 roku Lenin mówił: że w każdej wojnie ostateczne zwycięstwo zależy od ducha tych, którzy przelewali swą krew na polu walki. Przeświadczenie o sprawiedliwości wojny, świadomość konieczności złożenia życia w ofierze dla dobra swych braci podnosi żołnierzy na duchu i pomaga przezwyciężać niesłychane trudności. Carscy oficerowie mówili, że czerwonoarmiści znoszą takie trudności, których nigdy nie zniosłaby armia caratu. Tłumaczy się to tym, że każdy robotnik i chłop powołany do wojska zdaje sobie sprawę o co idzie walczyć i świadomie przelewa krew za zwycięstwo sprawiedliwości i socjalizmu.

Wysoka świadomość żołnierzy Armii Radzieckiej, głębokie zrozumienie celów wojny domowej zdecydowało w wielkiej mierze o zwycięstwie nad interwentami i ich białogwardzistowskimi sługusami.

Armia Radziecka zwyciężyła dlatego, wskazuje tow. Stalin, że: a) „czerwonoarmiści zrozumieli cele i zadania wojny i zdawali sobie sprawę z ich słuszności; b) świadomość słuszności celów i zadań wojny wzmacniała w nich ducha dyscypliny i ich zdolność bojową; c) dlatego, że masy czerwonoarmistów na każdym kroku ujawniały w walce z wrogiem bezprzykładne poświęcenie i niebywałe masowe bohaterstwo" (Historia WKP(b). Wyd. Książka i Wiedza, 1948 r., str. 277).

Wielka wojna narodowa, ze szczególną siłą potwierdziła wyraźne znaczenie czynnika moralnego, od którego w pierwszym rzędzie zależna jest wartość bojowa armii. Olbrzymiej ilości potężnej techniki wojskowej jaką dysponuje nowoczesna armia winno odpowiadać potężne napięcie moralnych sił wojska.

Nigdy jeszcze w historii stan moralno-polityczny wojska nie miał tak zasadniczego znaczenia jak we współczesnej wojnie.

Duch moralny armii zależy przy tym w pierwszym rzędzie od charakteru prowadzonej wojny. Lenin i Stalin niejednokrotnie wskazywali na znaczenie charakteru wojny dla ducha moralnego Armii. W rozmowie z korespondentem „Prawdy" w lutym 1951 roku tow. Stalin powiedział: **„Rzecz zrozumiała, że najbardziej nawet doświadczeni generałowie i oficerowie mogą ponieść porażkę, jeżeli żołnierze uważają, że narzucona im wojna jest głęboko niesprawiedliwa i jeżeli wobec tego wykonują swe obowiązki na froncie formalnie, bez wiary w słuszność swej misji, bez zapału".** (Stalin — rozmowa z korespondentem „Prawdy" 17 lutego 1951 r. Wyd. Książka i Wiedza 1951 r. st. 8).

Armia Radziecka prowadziła i może prowadzić jedynie sprawiedliwe, wyzwoleńcze wojny. Fakt ten jest podstawą jej siły wypływającej ze świadomości, że walczy o słuszną sprawę.

Armia Radziecka stworzona jest jako środek obrony nowego, przodującego ustroju społecznego — ustroju socjalistycznego. Zadaniem jej jest obrona zdobyczy socjalizmu od napadu zewnętrznego wroga.

W tym wielkim szlachetnym zadaniu Armii Radzieckiej jest przede wszystkim źródło jej olbrzymiej siły moralnej. Tow. Stalin uczy, że moralny duch wojska określają następujące czynniki: polityczny cel wojny, świadomość żołnierzy i dowódców o co prowadzą walkę, konieczność prowadzenia wojny dla obrony przed napastnikiem, miłość ojczyzny i wiara w zwycięstwo.

Oto dlaczego **wychowanie polityczne żołnierzy**, wyrobienie w nich wysokiej świadomości jest zasadniczym zadaniem pracy wychowawczej, jest podstawą całego systemu wychowania składu osobowego Armii Radzieckiej.

Podkreślając znaczenie moralnego zahartowania żołnierzy tow. Stalin wskazywał, że: **„udatnie sformułowane uchwały odzwierciedlające cele wojny lub poszczególnej bitwy, popularne wśród wojska, mają niekiedy decydujące znaczenie na froncie jako środek, który budzi w wojsku zapał do działania, podnosi ducha itp. Odpowiednie rozkazy, hasła lub odezwy do wojska mają dla całego przebiegu wojny równie doniosłe znaczenie jak pierwszorzędna ciężka artyleria lub pierwszorzędne szybkie czołgi".** (Stalin, Dzieła t. 5, str. 177).

Zasadniczą wychowawczą i mobilizującą rolę odegrały w latach Wielkiej Wojny Narodowej **rozkazy tow. Stalina do Armii i odezwy do narodu.** Partia i tow. Stalin objaśniali w nich żołnierzom szlachetny cel wojny i mobilizowali ich do wzmożenia wysiłku dla rozgromienia wroga. Mówiąc o tworzeniu u żołnierzy wysokiego ducha moralnego Lenin i Stalin wskazują niezbędność wszczepienia im poczucia osobistej odpowiedzialności za obronę Socjalistycznej Ojczyzny.

W oparciu o tę naukę Regulamin dyscyplinarny Sił Zbrojnych ZSRR stwierdza że dyscyplina w Armii Radzieckiej polega na uświadomieniu przez każdego żołnierza swych żołnierskich obowiązków i osobistej odpowiedzialności za obronę ojczyzny.

Potwierdzając znaczenie tego tow. Stalin w rozkazach z lat Wielkiej Wojny Narodowej niejednokrotnie wskazywał, że dowódcy winni systematycznie wychowywać swych podwładnych w duchu świadomego wykonania obowiązku wojskowego i osobistej odpowiedzialności każdego żołnierza za sprawę obrony ojczyzny.

Lenin i Stalin wskazują, że wroga nie można zwyciężyć nie umiejąc nienawidzieć go z całej duszy **Bezgraniczna miłość ojczyzny winna łączyć się z nienawiścią do jej wrogów,** z gotowością wystąpienia do walki przeciwko tym, którzy ośmielą się napaść na socjalistyczną Ojczyznę, grozić jej wolności i niepodległości.

W latach Wielkiej Wojny Narodowej Tow. Stalin nawoływał żołnierzy i oficerów, by zawsze cenili sławę Radzieckiej Armii i cześć radzieckiego żołnierza. Cenić honor i bojową sławę Radzieckiej Armii i swojej jednostki oraz swą godność wojskową nakazuje Regulamin służby wewnętrznej.

W okresie pokojowego szkolenia żołnierze, jak uczył tego Tow. Stalin obowiązani są nieustannie pogłębiać swą wiedzę ogólno-wojskową, fachową i polityczną, aby się stać doświadczonymi żołnierzami zdolnymi do pokonywania każdych trudności w warunkach wojny.



WY...

Był pogod... Bączyk jech... zem z nim w pr... działo pięć osób. ... z oznaką „NOT" w ... kaś mama z pięciolet... mość w brązowych but... i ubraniu przy...minając... mundur wojskowy. Ten ostatni ... go już czasu usiłował zagadnąć ... Żołnierz uprzejmie odpowiedział, ... zaczął czytać książkę zabraną w podróż.

Na jednej ze stacji, gdy inni podróżni opuścili przedział, ów pasażer wyjął z teczki flaszkę wódki i zakąski, powiedział, że jest starym żołnierzem 1 Armii WP i zaprosił szeregowca „na jednego".

Bączyk odmówił. Nieznajomy nie zrażony tym ciągnął dalej rozmowę, starając się dowiedzieć jak szkolą się młodzi żołnierze czy mają dobrą broń itd

Bączkowi ciekawość ta wydała się podejrzana. Na najbliższej stacji, gdzie pociąg zatrzymał się 5 minut, pod pozorem napicia się piwa, wyszedł z pociągu i zwrócił się do milicji, żądając wylegitymowania nieznajomego.

Widząc nadchodzący wraz z żołnierzem patrol milicji, nieznajomy usiłował zbiec, został jednak ujęty. W jego teczce, którą pozostawił w przedziale i nie chciał się do niej przyznać, znaleziono ciekawe papiery i dokumenty, za pasem zaś pistolet, na który nie posiadał pozwolenia. Jak się okazało, był to szpieg.

Żołnierz po podaniu do protokółu swego nazwiska i numeru jednostki odbywał podróż dalej.

×

Jest znów pogodny, styczniowy ranek. Przed frontem pododdziału dowódca odczytuje rozkaz. W pierwszym szeregu stoi szer Bączyk.

„...za czujność wobec wroga narodu oraz pilne strzeżenie tajemnicy wojskowej udzielam szer. Bączykowi 7 dni urlopu" — brzmi rozkaz dowódcy jednostki.

×

Szer. Bączyk znów jedzie pociągiem. Tym razem do rodziny, na urlop. Przed oczyma rozradowanego żołnierza przesuwają się niedawne sceny z jego życia: fabryka, praca w organizacji ZMP, pobór do wojska no i najuroczystszy dzień w jego życiu — dzień przysięgi wojskowej.

Jak wtedy, tak i teraz wracają uroczyste słowa przysięgi:

„Ja, obywatel Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej... przysięgam być czujnym żołnierzem... dochować ściśle tajemnicy wojskowej...".

Tak, szer. Bączyk syn biedaka wiejskiego z Niegolewa, nigdy nie splami honoru i godności żołnierza polskiego.

W. D.

ŚCISŁE PRZESTRZEGANIE REGULAMINU SŁUŻBY

Regulamin Służby Wewnętrznej Sił Zbrojnych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej określa podstawowe obowiązki żołnierzy Sił Zbrojnych, ustala zasady porządku wewnętrznego i obowiązki służbowe organów służby wewnętrznej.

Postanowienia regulaminu służby wewnętrznej obowiązują w równym stopniu żołnierzy wszystkich rodzajów broni, a więc i żołnierzy służby samochodowej.

Kierowca, czy innych specjalista samochodowy, powinien być przede wszystkim żołnierzem obrońcą swojej Ojczyzny świadomym swego celu, wysoce zdyscyplinowanym i dobrze wyszkolonym pod względem ogólno - wojskowym, politycznym i fachowym.

Każdy żołnierz naszej służby powinien dobrze opanować regulaminy i stosować je w codziennym życiu wojskowym. Regulamin służby wewnętrznej określa podstawowe obowiązki żołnierzy, a tym samym czynności ich w służbie i poza służbą. Żołnierz, który opanował regulamin służby wewnętrznej zawsze jest żołnierzem zdyscyplinowanym, obowiązkowym i akuratnym. Taki żołnierz ma schludny wygląd, umie zachować się przepisowo w koszarach i na placu ćwiczeń, w mieście i w kinie, czyli w służbie i poza służbą Żołnierz, który dobrze opanował regulamin służby wewnętrznej i stosuje go w życiu — dobrze się uczy, szybko przyswaja naukę z dziedziny politycznej, ogólnowojskowej i fachowej.

Taki żołnierz staje się przodownikiem wyszkolenia i dyscypliny, staje w jednym szeregu z przodownikami budownictwa socjalistycznego.

Pierwszy paragraf regulaminu służby wewnętrznej Sił Zbrojnych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej **głosi:**

„Żołnierz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Ludowej jest obrońcą swojej Ojczyzny — Polski Ludowej.

Żołnierz winien niezłomnie i święcie dotrzymywać przysięgi wojskowej, winien być rzetelny, prawdomówny, odważny i nie szczędzić sił ani życia przy wykonywaniu obowiązku żołnierskiego, winien bezwzględnie słuchać swoich przełożonych i bronić ich w czasie walki z całkowitym poświęceniem, wiernie strzec jak źrenicy oka sztandaru swojej jednostki".



Żołnierz, który dobrze opanował regulamin służby wewnętrznej, ma zawsze schludny wygląd i przepisowo pełni swe obowiązki. Na zdjęciu: żołnierz na posterunku.

A więc postanowienia tego paragrafu każdy żołnierz służby samochodowej powinien wykonywać jak najściślej, powinien być prawdziwym obrońcą Ojczyzny nie szczędzić sił przy wykonywaniu obowiązków służbowych. Obowiązkiem żołnierzy służby samochodowej jest dobre opanowanie zagadnień ogólnowojskowych, politycznych i fachowych.

Drugi paragraf regulaminu służby wewnętrznej głosi, że:

„Żołnierz winien dokładnie znać swoje obowiązki oraz wykonywać je umiejętnie i sumiennie, stale doskonalić swoją wiedzę wojskową i polityczną".

a dla żołnierzy służby samochodowej doskonalić także wiedzę fachową. Doskonalić opanowanie nowoczesnego sprzętu samochodowego, doskonalić umiejętność prawidłowej obsługi i eksploatacji pojazdów mechanicznych. Każdy żołnierz powinien dbać o swoją broń, oraz mienie wojskowe i państwowe. Żołnierz służby samochodowej obowiązany jest dbać oprócz tego o swój pojazd mechaniczny, czyli o ten sprzęt, przy którym pracuje.

Każdy żołnierz powinien dzielnie znosić wszelkie trudy i znoje służby wojskowej: wysoko cenić koleżeństwo żołnierskie, pomagać kolegom słowem i czynem, powstrzymywać ich od niewłaściwego postępowania i, nie szczędząc własnego życia, pomagać w niebezpieczeństwie: winien być czujnym i zawsze strzec tajemnicy wojskowej i państwowej.

Ściśle przestrzegając postanowień tego punktu regulaminu służby wewnętrznej każdy żołnierz naszej służby podnosi gotowość bojową swego pododdziału, wyrabia w sobie koleżeństwo żołnierskie i strzeże tajemnicy służbowej.

Żołnierz służby samochodowej powinien wysoko cenić honor i sławę bojową swego oddziału i całej służby samochodowej.

Każdy żołnierz powinien szanować i okazywać szacunek przełożonym, starszym,

SAMOPOMOC KOLEŻEŃSKA

Regulamin Służby Wewnętrznej Sił Zbrojnych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w punkcie 1 poz. 2 głosi: żołnierz winien „...wysoko cenić koleżeństwo żołnierskie, pomagać kolegom słowem i czynem, powstrzymywać ich od niewłaściwego postępowania i nie szczędząc własnego życia, pomagać im w niebezpieczeństwie".

To wskazanie regulaminu określa obowiązki każdego z nas wobec kolegów i jednocześnie istotę koleżeństwa w naszym wojsku. W żadnej armii dotychczas nie było przykładu tak mocnego koleżeństwa żołnierskiego i takiej zwartości, jakie cechują Armię Radziecką i wzorujące się na niej inne armie nowego typu, a więc i nasze wojsko. Żołnierze radzieccy i żołnierze Wojska Polskiego, gdziekolwiek by się nie znajdowali, w najcięższych nawet warunkach uważają, że ich bezwzględnym obowiązkiem jest pomagać kolegom w boju i szkoleniu, nigdy nie opuszczać ich w niebezpieczeństwie i ratować nie szczędząc własnego życia.

Ileż porywających przykładów koleżeństwa żołnierskiego dają lata Wielkiej Wojny Narodowej. Aleksandrow Matrosow zasłonił własną piersią otwór nieprzyjacielskiego bunkra, aby umożliwić kolegom poderwanie się do szturmu. Ileż przykładów koleżeństwa daje cały szlak bojowy naszego wojska od Lenino do Berlina u boku bohaterskiej Armii Radzieckiej.

Obecnie szkolenie żołnierzy dostarcza wiele przykładów koleżeństwa wyrażającego się w pomocy słabszym kolegom w wyszkoleniu bojowym i politycznym, we wzmacnianiu dyscypliny wojskowej. Tacy żołnierze służby samochodowej jak: st. **szer. Gawroński st. szer. Brodowicz, bomb. Rybski, kan. Rezanko, kan. Margaz, kpr.** Liszewski i wielu innych spieszą z pomocą na każdym kroku innym żołnierzom.

Co jest podłożem tak głębokiego koleżeństwa żołnierskiego i czym się różni koleżeństwo żołnierskie w armii nowego typu od koleżeństwa w armii burżuazyjnej? Gruntem, na którym rozwinęło się takie niebywałe pod względem mocy i trwałości koleżeństwo żołnierskie w armii nowego typu jest patriotyzm i synowska miłość do matki Ojczyzny, zrozumienie przez żołnierzy swych wielkich obowiązków — obrony zdobyczy mas pracujących, stanie na straży pokoju na świecie.

Koleżeństwo, przyjaźń i poczucie zespołowości żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego, wynikają z naszego ustroju społecznego i państwowego. U podstaw stosunków między nami, żołnierzami leży poczucie zespołowości i umiejętności podporządkowania swych interesów osobistych interesom naszego państwa ludowego, interesom naszej partii — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, których interesy są naszymi interesami.

Gruntem, na którym wyrasta nasze koleżeństwo żołnierskie jest zgodność interesów szeregowca, podoficera i oficera w służbie jednej sprawie — sprawie obrony zdobyczy mas pracujących. Ta klasowa jedność rodzi koleżeństwo wyrażające się nie tylko we wzajemnej pomocy i w dążeniu do osłony dowódców w czasie walki, ale zapewnia również pomoc w ciężkiej sytuacji całych pododdziałów i oddziałów.

Wielka Wojna Narodowa dostarcza tysiące przykładów siły koleżeństwa żołnierskiego. Oto jeden z nich:

Na początku wojny grupa radzieckich żołnierzy prowadząc nieustanne walki, przebijała się z okrążenia. W grupie tej znajdował się również znany uczony radziecki, profesor generał lejtenant Dymitr Karbyszew. Wraz z szeregowcem Pietrowym niósł ciężko rannego żołnierza Dadaszewa.

„Towarzyszu generale — powiedział Dadaszew — zostawcie mnie. I tak umrę. A wy przeze mnie wpadniecie w ręce Niemców".

Generał odpowiedział szeregowcowi: „Ja jestem żołnierzem i ty jesteś żołnierzem. A żołnierz nie opuszcza towarzysza w boju".

Takiego koleżeństwa, jakie istnieje w Armii Radzieckiej, w naszym wojsku i w armiach państw demokracji ludowej — nie ma i nie może być w żadnej armii burżuazyjnej. W armii burżuazyjnej stojącej na straży interesów burżuazji wbrew interesom robotników i chłopów, gdzie oficerowie są klasowymi wrogami szeregowców, nie ma jedności, zwartości i poczucia koleżeństwa. Oficerowie tej armii myślą najmniej o zwycięstwie, a najwięcej o tym, jak ocalić swoją skórę i wypchać kieszenie pieniędzmi. Między oficerami a szeregowcami panują wrogie stosunki, które przechodzą w jawne wybuchy nienawiści.



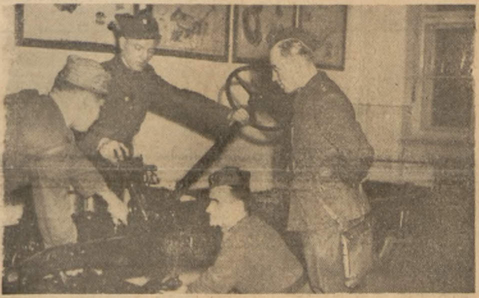
Wspólna praca, wspólny wysiłek i trud, leży u podstaw koleżeństwa. W służbie samochodowej jeden drugiemu pomaga, doradza, a czasem sam naprawia uszkodzony zespół, jak widzimy to na zdjęciu

Postępowy pisarz amerykański Stefan Heym w książce pt. „Inwazja" tak opisuje wyjazd na front żołnierzy armii amerykańskiej i ich nastroje:

„Zlębnięci i zmęczeni gniewnie patrzyli jeden na drugiego, przeklinając dzień, w którym się spotkali nienawidząc dnia dzisiejszego, jak i wszystkich dni przyszłych".

Koleżeństwo żołnierskie w naszym wojsku to jeden z ważnych elementów jego siły, a brak prawdziwego koleżeństwa w armii burżuazyjnej to jeden z czynników jej słabości.

Obowiązkiem każdego żołnierza jest stałe wzmacnianie koleżeństwa żołnierskiego, stała pomoc innym żołnierzom, wskazywanie na niedociągnięcia i ich usuwanie, stałe wzmacnianie poczucia odpowiedzialności za poziom wyszkolenia kolegów i całego pododdziału.



Wielu żołnierzy pełniąc służbę w Ludowym Wojsku Polskim, przekonało się osobiście jak ważnym zagadnieniem jest samopomoc koleżeńska. Na zdjęciu: ofic. Wiech M. i ofic. Kukliński M. pomagają w wyszkoleniu szer. Bugońskiemu J. i szer. Kozłowskiemu A.

służba wartownicza

...pełnienie służby wartowniczej jest wykonywaniem zadania bojowego. mówi pkt. 20 Regulaminu Służby Garnizonowej.

Wzdłuż granic naszego państwa, na lądzie i morzu, w każdym garnizonie, czujnie pełnią służbę żołnierze. Strzegą oni Ludowej Ojczyzny przed dostawaniem się do niej szpiegów, dywersantów i szkodników, nasyłanych przez wrogie imperialistyczne wywiady, usiłujące szkodzić naszemu pokojowemu budownictwu.

Pełnienie służby wartowniczej jest zadaniem trudnym i niezwykle odpowiedzialnym, wymagającym od żołnierzy wysokich walorów moralnych i bojowych. Zagadnienie to szczególnie dotyczy żołnierzy służby samochodowej, którzy w codziennej swej pracy nie stykają się stale z tym zagadnieniem jak żołnierze z pododdziałów liniowych. Pełniąc służbę na posterunku wartownik wykonuje samodzielnie zadanie bojowe. Dlatego, też, każdy żołnierz-kierowca pełniący służbę wartowniczą powinien być czujny, umieć prawidłowo postępować w każdej sytuacji, działać w sposób zdecydowany przejawiać inicjatywę i energię. Ze względu na doniosłe znaczenie służby wartowniczej, regulamin nadaje wartownikowi szczególne uprawnienia do użycia broni włącznie, jak również czyni go w czasie pełnienia służby na posterunku osobą nietykalną.

Żołnierz-kierowca wyznaczony na służbę wartowniczą, musi się do niej starannie przygotować tzn. wyczyścić broń, amunicję, sprawdzić oporządzenie i umundurowanie oraz przygotować się osobiście przez dokładne zaznajomienie się z obowiązkami i prawami wartownika. Każdy żołnierz-kierowca mający pełnić służbę wartowniczą powinien pilnie wysłuchać instruktażu prowadzonego przez dowódcę pododdziału, by dokładnie poznać konkretne właściwości obiektu, do którego ochrony został wyznaczony. Przygotować się należy w ten sposób, by wiedzieć nie tylko, jak ochraniać obiekt powierzony opiece, lecz także, jak bronić go w razie potrzeby. Toteż należy sumiennie przerabiać temat „pełnienie służby wartowniczej", który odbywa się z początku w sposób pokazowy, w warunkach odpowiadających faktycznemu pełnieniu służby, na rzeczywistym posterunku. Od przygotowania się zależeć będzie jakość wykonania tego odpowiedzialnego zadania bojowego.

W niedługim czasie nasi żołnierze będąc na kursach kierowców samochodowych, zaczną pełnić służbę wartownicza. Przystępując do pełnienia tej służby, dowiodą, jak rozumieją nakazy przysięgi wojskowej złożonej przed kilkunastu dniami i swe żołnierskie obowiązki.



Na straży twórczej, pokojowej pracy narodu polskiego stoją Siły Zbrojne Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Na zdjęciu: żołnierz na posterunku

WEWNĘTRZNEJ – OBOWIĄZKIEM KAŻDEGO ŻOŁNIERZA

ściśle przestrzegać zasad żołnierskiego zachowania się i oddawania honorów oraz dbać o przepisowy, schludny i staranny ubiór.

Wymagania te szczególnie dotyczą żołnierzy naszej służby.

Specyficzna praca żołnierzy służby samochodowej powoduje, że ubranie często brudzi się i szybko niszczy. Ale dobry żołnierz kierowca będzie zawsze pamiętał o wymaganiach regulaminu, o oszczędzaniu swego umundurowania.

W sprawach służbowych i osobistych żołnierz powinien zwracać się do swego bezpośredniego przełożonego i tylko za jego zezwoleniem może zwrócić się do wyższego przełożonego. Przy składaniu zażalenia żołnierze postępują zgodnie z postanowieniami regulaminu dyscyplinarnego.

Każdy żołnierz służby samochodowej powinien pamiętać, że przestrzegając wymagań regulaminu staje się prawdziwym obrońcą swojej Ojczyzny obrońcą pokojowego budownictwa, obrońcą zdobyczy mas pracujących naszego kraju.

Każdy żołnierz naszej służby powinien dobrze opanować regulamin służby wewnętrznej i pamiętać o następujących obowiązkach:

- **dokładnie i szybko wykonywać rozkazy przełożonych,**
- **sumiennie uczyć się sztuki wojennej, starannie i trwale przyswajać sobie uczą go przełożeni, wzorowo wykonywać przyswojone umiejętności,**
- **samodzielnie uczyć się przy każdej sposobności regulaminu i instrukcji,**
- **stale utrzymywać w czystości i gotowości bojowej powierzona mu broń sprzęt i materiał,**
- **znać stanowiska, stopnie i nazwiska swych przełożonych,**
- **oszczędnie nosić ubranie, obuwie, codziennie czyścić i przechowywać we wskazanym miejscu,**
- **być odważnym, uczynnym i prawdomównym, powstrzymywać towarzyszy broni przed niegodnym postępowaniem,**
- **ściśle przestrzegać tajemnicy wojskowej i państwowej.**

Każdy żołnierz naszej służby winien pamiętać, że Ojczyzna Ludowa skierowała go do szeregów Wojska Polskiego w celu obrony zdobyczy klasy robotniczej



Żołnierze, którzy opanowali regulaminy i stosują je w życiu — osiągają dobre wyniki w szkoleniu. Na zdjęciu: młodzi żołnierze opanowują zasady nauki celowania.

i pracującego chłopstwa, w celu budownictwa socjalizmu w kraju. Stanie się on prawdziwym obrońcą tylko wtedy, kiedy będzie przestrzegał regulaminów i przepisów wojskowych, a postanowienia ich będzie stosował w życiu.

Do szeregów naszego wojska, a więc i do naszej służby zostali wcieleni młodzi żołnierze. Obowiązkiem wszystkich podoficerów jest uczyć i wymagać od nich stosowania w życiu postanowień regulaminowych.

Każdy podoficer powinien dawać przykład żołnierzom, jak należy przyswajać i stosować w codziennym życiu postanowienia regulaminowe.

Przykład ten powinien być nie tylko w koszarach podczas zajęć i ćwiczeń, lecz i w czasie wolnym od zajęć.

Każdy podoficer naszej służby powinien wiedzieć, że wymagać od żołnierzy trzeba tak, jak od samego siebie i tak, jak nakazuje regulamin. Jako przykład może posłużyć podoficer Cybelski z pododdziału oficera K.

Kpr. Cybelski wzorowo opanował regulaminy i systematycznie stosuje je w życiu codziennym, jest on przodownikiem dyscypliny i wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego. Wygląd zewnętrzny kpr. Cybelskiego jest schludny i przepisowy. Kpr. Cybelski wzorowo i na czas wykonuje wszystkie obowiązki służbowe i rozkazy przełożonych.

Żołnierze drużyny kpr. Cybelskiego wzorują się na swym dowódcy od pierwszego dnia pobytu w wojsku starają się naśladować go, wykonywać obowiązki i uczyć się tak jak on — ich dowódca. A kpr Cybelski stara się nauczyć podwładnych regulaminów i zasad stosowania ich w życiu. Stara się nauczyć aby byli przodownikami dyscypliny i wyszkolenia.

ppłk. Barycki

CZOŁGISTA na sali wykładowej



Czołgowe trenażery są zazwyczaj tak zbudowane, że umożliwiają jedynie trening kierowcy w posługiwaniu się dźwigniami. Konstrukcja trenażera podanego niżej różni się od innych tym, że na nim może się trenować cała załoga czołga.

Składa się on z trzech podstawowych części: makiety, napędu i bębna (rys. 1).

M a k i e t a ustawiona jest na podstawie obrobionej od góry po łuku koła, wskutek czego może wykonywać podłużne kątowe wahania.

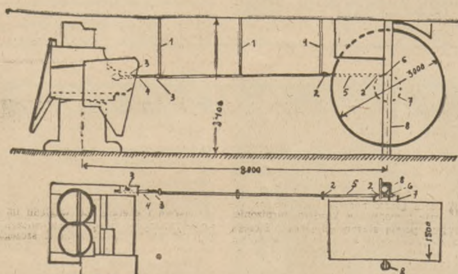
Podstawę sporządza się z desek (1) o wymiarach 180 x 50 mm (rys. 2), do których przymocowuje kawałki płaskowników (2) wygiętych w kształtowe litery „T". Na czopy płaskowników, otrzymane wskutek wygięcia, osadza się belki (3), do których przymocowuje się makietę. Taka konstrukcja podstawy umożliwia wahanie makiety, ale nie pozwala na przesuwanie się jej w podłużnym i poprzecznym kierunku.

W makiecie ustawia się (rys 3) silniczek elektryczny (1) o mocy 0,52 KW, 940 obr./min.; przekładnię zebatą (2) o przełożeniu 13,6; wał napędowy (3); czołgową skrzynkę biegów (4); wał napędowy (5); stożkową przekładnię zębatą (6) o przełożeniu 2,25; pedał sprzęgła (7), działającego na wyłącznik dźwigniowy silnika; pedał przepustnicy mieszanki (8); działający na opornik regulacyjny o ile silnik obliczony jest na prąd stały; dźwignie mechanizmu zwrotnego (sprzęgieł bocznych (9) obracające model czołga, ustawiony na bębnie; siedzenia kierowcy (10)

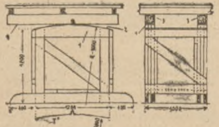
Z prawej strony, na poziomie podłogi makiety, umocowane jest siedzenie (11) instruktora, do którego prowadzi drabinka (12). W tylnej ściance makiety znajdują się drzwi i schody (13), po których wchodzi załoga czołga. Do poprzecznego wału skrzynki biegów przymocowana jest tarcza z korbą (14). Na tarczy osadzono główkę korbowodu, którego dolny koniec połączono z podstawą makiety.

Po włączeniu któregokolwiek biegu poprzeczny wał skrzynki biegów zaczyna obracać się i makieta z odpowiednią szybkością wykonuje podłużne kątowe wahania. Podczas jazdy na czwartym biegu, makieta wykonuje 40 pełnych wahań na minutę.

N a p ę d (rys. 1) zawiesza się pod sufitem na wspornikach wykonanych z żelaza okrągłego o $\varnothing$ 20 mm. W punktach (2) i (3) umieszczone są przeguby łączące wał główny napędu z wałami napędowymi (4) i (5). Wał (4) — rozsuwalny, połączony jest ze stożkową przekładnią makiety, a wał (5) ze ślimakiem (6) obracającym koło (7), umocowanym na bębnie.



Rys. 1. Trenażer

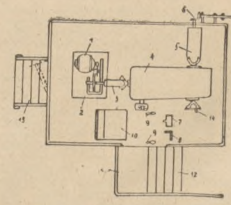


Rys. 2. Makieta

B ę b e n (rys. 1) łatwo obraca się na osi umocowanej w dwóch słupach (8). Osnowa bębna wykonana jest z desek i ze wszystkich stron obłożona dyktą. Na bocznej powierzchni bębna narysowany jest widok miejscowości i sporządzono ukształtowanie terenu.

Podczas obracania się bębna kierowca, obserwujący przez wąska szczelinę, odnosi wrażenie, że porusza się makieta i to tym szybciej, im szybciej obraca się bęben.

Na czwartym biegu bęben wykonuje jeden obrót w ciągu 55 sekund, co przy pewnej podziałce rysunku daje wrażenie szybkiej jazdy i wymaga wprawy w kierowaniu modelem, ustawionym na bębnie. Wrażenie ruchu potęguje w znacznym stopniu wahanie makiety, które na czwartym biegu jest bardzo intensywne.



Rys. 3. Wyposażenie makiety

Na powierzchni bębna umocowuje się tarcze strzelnicze widoczne z makiety pod kątem, odpowiadającym danej odległości. Do tarcz strzela się z małokalibrowej broni.

W ten sposób omawiany przyrząd jest trenażerem dla całej załogi czołga i pozwala uzgodnić działania poszczególnych członków załogi.

W. F.

ZABEZPIECZENIE PRZECIWPOŻAROWE PARKU

Ochronę przeciwpożarową parku samochodowego organizują i kontrolują oficerowie służby samochodowej. Zdawałoby się, że kierowcy i specjaliści samochodowi z zagadnieniem tym nie mają nic wspólnego. Tak jednak nie jest.

Kierowcy i specjaliści samochodowi są bezpośrednimi gospodarzami pojazdów, przeprowadzają obsługę techniczną, są związani w codziennej swej pracy z używaniem łatwopalnych materiałów wobec czego na zagadnienie to powinni zwrócić szczególną uwagę. Dlatego też każdy kierowca i specjalista, musi ściśle przestrzegać regulaminu służby parkowej, zwłaszcza zarządzeń przeciwpożarowych i znać sposoby gaszenia ognia.

Dla przypomnienia podajemy czego nie wolno czynić w parku postoju:

a) posługiwać się otwartym płomieniem,
b) przemywać i oczyszczać naftą lub benzyną zespołów, urządzeń i innych materiałów;
c) przechowywać zużyte czyściwo;
d) przechowywać paliwo i oleje;
e) dolewać do paliwa innych składników;
f) przechowywać naczynia z łatwopalnym materiałem; naczynia te należy przechowywać oddzielnie, na terenie odgrodzonym w odległości co najmniej 50 m od najbliższych zabudowań parku;
g) palić tytoniu; palenie powinno odbywać się w pomieszczeniach specjalnie do tego przeznaczonych.

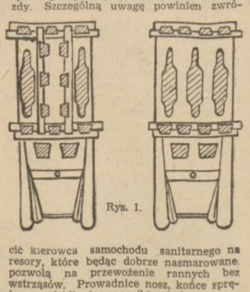
Z tego wynika, że bezpieczeństwo przeciwpożarowe w parku samochodowym w dużej mierze zależy od kierowców i specjalistów samochodowych. Obowiązkiem każdego kierowcy i specjalisty jest, by w czasie pracy zwracał uwagę tym, którzy lekceważą sobie przepisy i zarządzenia przeciwpożarowe.

Taki stosunek żołnierzy służby samochodowej jest dowodem troski o powierzone im mienie państwowe.

Samochód W SŁUŻBIE ZDROWIA

Na kierowcach samochodów sanitarnych spoczywa odpowiedzialne zadanie. Niejednokrotnie przecież od umiejętnej jazdy, odpowiedniej szybkości, właściwego prowadzenia pojazdu w ciężkich warunkach drogowych zwłaszcza w czasie wojny, zależy życie chorego lub rannego żołnierza. Nic więc dziwnego, że przy powierzaniu samochodu sanitarnego zwraca się uwagę na wszechstronne wyszkolenie kierowcy. Musi on nie tylko wiedzieć w jaki sposób należy prowadzić samochód, by szybko dowieźć chorego lub rannego żołnierza do miejsca przeznaczenia, ale i doskonale znać budowę samochodu, by w drodze móc usunąć ewentualne uszkodzenia.

Jeśli chodzi o wnętrze samochodu sanitarnego, to kierowca wraz z sanitariuszami musi dbać o jego urządzenie, naprawiając natychmiast spostrzeżone uszkodzenia. Samochód musi być zawsze sprawny i gotowy w każdej chwili do jazdy. Szczególną uwagę powinien zwrócić kierowca samochodu sanitarnego na resory, które będąc dobrze nasmarowane, pozwolą na przewożenie rannych bez wstrząsów. Prowadnice nosz, końce sprężyn, wodzidła i wsporniki z hakami smaruje się smarem. Jeśli prowadnice są lakierowane, należy w miejscu styku z wodzidłem lakier zeskrobać, w przeciwnym bowiem razie wodzidło nie będzie się ślizgało po prowadnicach. Wnętrze nadwozia po powrocie z drogi musi być oczyszczone z kurzu, siedzenia przetarte wilgotną szmatką, a podłoga i ściany umyte. Należy zwracać uwagę na urządzenie ogrzewające, które nie powinno przepuszczać do wnętrza samochodu gazów spalinowych (niebezpieczeństwo zatrucia) Grzejnice nie powinny nagrzewać ściany nadwozia.



Rys. 1.

Opalony i ściemniały lakier na ścianie samochodu w pobliżu grzejnicy wskazuje na złą regulację ciepła i niebezpieczeństwo pożaru. Obok grzejnic nie wolno umieszczać przedmiotów łatwopalnych.

Celem uniknięcia uszkodzeń resorów, nie wolno przewozić więcej osób niż to przewiduje instrukcja danego samochodu.

W warunkach bojowych można również przewozić rannych samochodem ciężarowym, przystosowanym do tego rodzaju przewozów. Przewożąc rannych lub chorych, kierowca musi prowadzić samochód pewnie i płynnie nawet na dużych szybkościach, uważać na nawierzchnię drogi, unikać przechylania się samochodu na boki, ostrych zakrętów itp. Przewożenie rannych samochodem ciężarowym stwarza pewną trudność pod względem niepełnego obciążenia resorów, a tym samym twardego odprężenia się na wyboistych drogach.

Celem stworzenia lepszych warunków transportu rannych, pożądane jest obciążenie samochodu dodatkowym ciężarem.

Jeśli nie można urządzić leżaków, należy na podłodze nadwozia rozłożyć warstwę siana lub słomy albo umieścić siedzących na deskach — siedzeniach.

Aby choć w części poprawić warunki transportu siedzących rannych, szczególnie przy dłuższej jeździe, należy siedzenia zaopatrzyć w prowizoryczne miękkie obicia. Do tego celu można użyć nabity sianem siennik, przywiązany do deski sznurem. Na rysunku 1 przedstawiono rozmieszczenie siedzących i leżących na noszach w dwóch wariantach: trzech leżących na noszach i ośmiu siedzących lub dwóch leżących i dwunastu siedzących.

Celem ochrony ewakuowanych rannych od deszczu i wiatru, nadwozie samochodu pokrywa się brezentem, naciągniętym na prowizorycznie wykonane pałąki. Na pokrycie nadwozia można również użyć płaszczy — namiotów przewożonych rannych.

St. Kubiak



Rys. 2. Samochód dostosowany do przewozu 6-ciu rannych

MAGAZYNIER CZĘŚCI ZAMIENNYCH

Magazynier części zamiennych i materiałów samochodowych spełnia w oddziale poważne zadania. Jego opiece powierzono duży majątek wojskowy, stanowiący część naszych ogólnonarodowych dóbr.

Od bezpośredniego bowiem ustosunkowywania się magazyniera do przechowywanych części zamiennych i magazynowej ewidencji, zależy porządek w magazynie oddziału. Sumienna i terminowa konserwacja zabezpiecza przydatność magazynowego sprzętu samochodowego.

Dokładne pod względem ilościowym i jakościowym przyjmowanie i wydawanie, jak również systematyczne odnotowywanie przychodu i rozchodu na wywieszkach magazynowych wyeliminuje wszelkie niezgodności między stanem faktycznym a ewidencją materiału.

Do najważniejszych obowiązków magazyniera części zamiennych i materiałów w oddziale należy:

- **przechowywanie i konserwacja części zamiennych i materiałów;**
- **prowadzenie ewidencji zabiegów konserwacyjnych;**
- **przyjmowanie i wydawanie sprzętu samochodowego do i z magazynu na podstawie odpowiedniej asygnaty przychodowej lub rozchodowej;**
- **wpisywanie odpowiednich adnotacji do wywieszek magazynowych przy każdej zmianie ilości (przychodzie lub rozchodzie) danego materiału;**
- **dbanie o czystość i porządek w magazynie;**
- **dbanie o bezpieczeństwo p. pożarowe i zachowanie tajemnicy wojskowej;**
- **niedopuszczanie do zmiany jakości przechowywanego sprzętu z powodu złych zabiegów konserwacyjnych i nieodpowiedniego magazynowania.**

A więc magazynierzy sprawdzcie, czy wszystkie powyższe obowiązki wypełniacie bez zarzutu. O ile macie niedociągnięcia, usuńcie je natychmiast.

Magazynier dobrze spełniający swe obowiązki jest ceniony przez kolegów i przełożonych.

Ogrzewanie ZIMNEGO SILNIKA

Najlepszym środkiem pomocniczym ułatwiającym uruchomienie silnika, a także jednym z tańszych jest ogrzewanie silnika gorącą wodą, wlewaną do układu chłodzenia zimnego silnika, ogrzewanie oleju spuszczonego z silnika po skończonej pracy oraz przechowywanie akumulatora w ciepłym pomieszczeniu.

Potrzebną do ogrzewania silnika wodę i olej można podgrzewać w specjalnych urządzeniach stałych lub przewożonych, a nawet zupełnie prymitywnych zrobionych np. ze starych beczek po paliwie.

Dla przykładu na załączonym rysunku pokzany jest podgrzewacz wody i oleju umieszczony na jednoosiowej przyczepce nadający się dobrze do pracy w warunkach polowych.

Przy temperaturze powietrza do —10°C dla podgrzania silnika trzeba wlać do układu chłodzenia gorącej wody o temp. 85 — 95°C, w ilości równej półtorej pojemności układu chłodzenia danego silnika, przy mrozach zaś 10 — 20°C — od półtorej do dwóch pojemności.

Ogrzewanie silnika gorącą wodą, o ile możliwe wrzątkiem, należy przeprowadzać w następujący sposób:

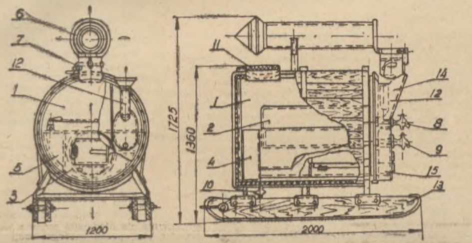
a) sprawdzić czy kurki spustowe układu chłodzenia są otwarte; przy stwierdzeniu na nich sopli lodu, należy je usunąć, a otworki w kurkach przeczyścić drutem. Zwracamy uwagę, że napełnianie zimnego silnika gorącą wodą nie jest niebezpieczne, jak to sądzi wielu kierowców. Można śmiało wlewać do silnika wrzątek, umożliwi to szybki rozruch silnika, zmniejszy zużycie ciepłej wody i usunie niebezpieczeństwo zamarznięcia wody w dolnych częściach układu chłodzenia podczas napełniania.
b) Przygotować odpowiednią ilość wrzątku (w podgrzewaczu), lejek i dwa wiadra; podczas gdy z jednego będzie się wlewać wodę do chłodnicy, w drugie można będzie wlewać wrzątek. Jest to konieczne dla intensywnego, nieprzerwanego podgrzewania silnika.
c) Szczelnie okryć chłodnicę i przykryć silnik pokrowcem, brezentem lub kożuchem.
d) Przez lejek szybko wlać do chłodnicy jak najwięcej wrzątku. Kurki spustowe powinny być na początku wlewania otwarte; jeżeli woda nie będzie przez nie wyciekała, należy przerwać wlewanie, przeczyścić otwory kurków drutem, a w razie zamarznięcia wody ograć dolną część chłodnicy i dolny przewód łączący chłodnicę z silnikiem. Ogrzewanie to przeprowadza się najczęściej przez okładanie zamarzniętych części szmatami i polewanie szmat gorąca wodą.
e) Wodę należy wlewać tak długo, aż z kurków spustowych zacznie wyciekać ciepła woda. Spływającą wodę w miarę możności trzeba zbierać do naczynia i użyć do napełniania podgrzewaczy.
f) Zamknąć kurki spustowe.
g) Uruchomić silnik.

Przy temperaturze powietrza 10 — 15°C poniżej zera, głowica silnika i cylindry osiągają po 8 — 10 minutach od początku napełniania silnika gorącą wodą temperaturę 20 — 25°C, łożyska wału korbowego 5 — 8°C i przewody wlotowe mieszanki 2 — 3°C. Olej w misce olejowej nie nagrzewa się zupełnie. Mniej więcej po 10 — 15 minutach po rozpoczęciu napełniania układu chłodzenia wyrównują się temperatury wody w silniku i w górnej części kadłuba silnika i dalsze ogrzewanie już nie następuje. W takiej chwili należy przystąpić do uruchamiania silnika. W ten sposób wlewanie gorącej wody do zimnego silnika powoduje dobre ogrzewanie się cylindrów, mniejsze już podgrzewanie łożysk wału korbowego, a zupełnie nie zapewnia podgrzania oleju w misce olejowej

Olej należy spuszczać z silnika bezpośrednio po powrocie na miejsce postoju, gdy nie zdążył on jeszcze ostygnąć, do czystego naczynia, które przechowujemy w ogrzewanym pomieszczeniu. Przed rozpoczęciem pracy należy olej ogrzać do temperatury 80 — 90°C w podgrzewaczu lub naczyniu zanurzonym w gorącej wodzie i wlać go do silnika już ogrzanego gorącą wodą. Wlewanie oleju o niższej temperaturze jest niecelowe, ponieważ szybko ostygnie i nie da żadnych wyników.

Po wlaniu oleju należy energicznie pokręcić wał korbowy silnika korbą rozruchową 5 — 10 razy. Należy przy tym zwrócić uwagę na wskazanie ciśnieniomierza oleju, gdyż po spuszczeniu oleju mógł on wyciec z pompki olejowej, tak, że w pierwszej chwili pracy silnika główny kanał olejowy może być bez oleju.

Dla silników chłodzonych powietrzem (np. sanitarka „Phänomen") podgrzewanie oleju silnikowego jest konieczne przy wyższych temperaturach niż dla silników, które mogą być podgrzewane gorącą wodą.

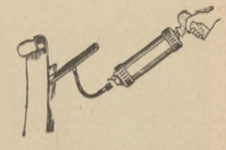


Rys. 1. Przewożony podgrzewacz wody i oleju:

1 — zbiornik (kocioł) wody; 2 — zbiornik oleju; 3 — płomiennica; 4 — komora ogniowa; 5 — kanał powrotnych gazów spalinowych; 6 — rura dymowa; 7 — zasuwa; 8 — kurek spustowy gorącej wody; 9 — kurek spustowy oleju; 10 — kurek spustowy kotła; 11 — otwór do napełniania kotła wodą lub śniegiem; 12 — lejek do napełniania zbiornika oleju; 13 — płozy sań; 14 — przednia komora dymowa; 15 — palenisko

Na WSZYSTKO jest RADA

Wystawa racjonalizatorska Pomorskiego Okręgu Wojskowego, pokazała wiele ciekawych pomysłów. Są one między innymi dowodem, że ruch wynalazczości i racjonalizatorstwa w wojsku w dalszym ciągu pomyślnie się rozwija. Jednym z eksponatów, który ze względu na swą przydatność i łatwość wykonania budził na wystawie zainteresownie kierowców, był pokazany na rysunku, „przyrząd do smarowania resorów" pomysłu kan. Szafranka.



Przyrząd ten wykonany w kształcie przecinaka, jest wewnątrz drążony. Wydrążenie biegnie od boku przecinaka gdzie wmontowana jest smarowniczka do jego ostrza. Smarowniczkę podłącza się do tłocznicy towotu.

W ten sposób wbijając ostrze przyrządu między piórami resorów możemy je smarować bez rozbierania.

Jak widzicie przyrząd kan. Szafranka jest pożyteczny, ułatwia pracę i można go wykonać w każdych warunkach.

W. D.

Uruchomienie silnika zimą w okresie mrozów, wymaga od kierowcy dużego doświadczenia.

Nagół biorąc, łatwość uruchomienia silnika podczas mrozów zapewniają trzy następujące warunki:

a) łatwość obracania się wału korbowego,
b) wytwarzanie w cylindrach silnika mieszanki zdolnej do zapłonu przy niskiej temperaturze powietrza,
c) powstanie między elektrodami świecy iskry dostatecznie silnej do zapalenia mieszanki.

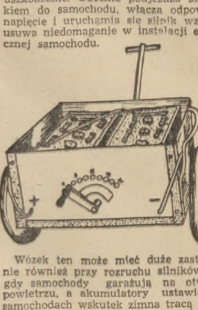
A. G.

Pomożemy ci w PRACY

Czy widzicie pokazany na rysunku wózek?

Jest to „wózek akumulatorowy" pomysłu oficera Marcinkowskiego. Umieszczone są na nim 2 duże akumulatory o napięciu 12 V i pojemności 150 Ah każdy. Na tylnej ścianie wózka znajduje się tablica rozdzielcza, za pomocą której można otrzymać napięcie 6, 12, 18 i 24 V, zależnie od tego jaki samochód mamy uruchomić.

Przeprowadzając zabiegi konserwacyjne, dla uruchomienia silników nie potrzeba już nosić akumulatorów z przechowalni, co powodowało niejednokrotnie ich uszkodzenie. Obecnie podjeżdża się wózkiem do samochodu, włącza odpowiednie napięcie i uruchamia się silnik względnie usuwa niedomaganie w instalacji elektrycznej samochodu.



Wózek ten może mieć duże zastosowanie również przy rozruchu silników zimą gdy samochody garażują na otwartym powietrzu, a akumulatory ustawione na samochodach wskutek zimna tracą pewien procent swej pojemności.

Radzimy wykorzystać go szeroko w parkach postoju przy zabiegach konserwacyjnych i w pracy warsztatowej.

Z ŻOŁNIERSKIEJ SŁUŻBY KIEROWCY

Umieć wykonać sprawnie każde zadanie w zimie — oto hasło młodych żołnierzy-kierowców artylerii.

Pragnąc im pomóc podajemy poniżej ważniejsze prace, które muszą wykonać kierowcy podczas parkowania pojazdów w warunkach polowych.



Po ustaleniu miejsca na park postoju i wyznaczeniu jego granic, przystępujemy do przygotowania terenu (przed przyjazdem pojazdów mechanicznych oddziału). Rozpoczynamy od czyszczenia placu parku postoju ze śniegu, podzielenia terenu na poszczególne pododdziały.

Następną czynnością będzie podzielenie wyznaczonego odcinka terenu dla parkowej stacji obsługi na poszczególne elementy, wyznaczając odpowiednie miejsce dla czyszczenia samochodów powracających z drogi.

Z kolei przystępujemy do organizacji punktu zaopatrzenia pojzdów mechanicznych w gorącą wodę i olej, który powinien się znajdować w pobliżu parku postoju oraz do urządzenia pomieszczenia do przechowywania zdjętych z samochodów akumulatorów.

W braku etatowych środków do podgrzewania wody i oleju korzystamy ze środków podręcznych umieszczając np. kotły w wybudowanej ziemiance z odpowiednio urządzonym paleniskiem.

W razie braku blisko położonego, dogodnego pomieszczenia dla przechowywania zdjętych z samochodów akumulatorów budujemy odpowiednią ziemiankę z półkami.

Z kolei organizujemy punkt kontroli technicznej. W końcu przystępujemy do uporządkowania przydzielonego terenu: ustawienia tabliczek informacyjnych dla pododdziałów i poszczególnych samochodów, umieszczenia na wkopanych słupach gaśnic, ustawienie skrzyń z piaskiem i sprzętem przeciwpożarowym.

Po wykonaniu tych prac zaczyna działać służba regulacji ruchu, której zadaniem jest przyjmowanie i kierowanie pojazdów na wyznaczone odcinki parku poszczególnych pododdziałów.

Po przybyciu oddziału, samochody w parku polowym ustawia się tyłem do wiatru, zamyka zasłonę żaluzyjną i okrywa chłodnicę pokrowcem.

Do dalszych obowiązków kierowców należeć będzie wysuszenie szczęk hamulcowych w celu uchronienia ich od przy-





marznięcia do bębnów. W tym celu przejeżdżamy kilkanaście metrów z naciśniętym pedałem hamulca nożnego.

Następnie samochód stawia się na klocki dla odciążenia resorów i uniknięcia przymarznięcia opon do śniegu względnie ziemi po czym dokładnie oczyszcza się park ze śniegu i śmieci.

Kierowca powinien również wiedzieć, że po nalaniu gorącej wody do układu chłodzenia, sinik należy uruchamiać korbą rozruchową.

Uruchamianie zimnego silnika rozrusznikiem względnie holowanie w tym celu samochodu przez inny samochód jest surowo wzbronione.

Trzeba aby kierowca wiedział, że jedynie ścisłe przestrzeganie powyższych czynności pozwoli utrzymać na wysokim poziomie stan techniczny i bojowy pojazdów mechanicznych, przyczyni się do sprawności służby parkowej, a tym samym zapewni wysokie wyniki szkolenia w okresie zimowym.

ppłk. Tamborski

Stefan L. Strzałkowski



STALINGRAD WCZORAJ DZIŚ



★ ★ ★

2 lutego 1943 r. na Kremlu stuka aparat telegraficzny. „Gratuluję Wam oraz wojskom Frontu Dońskiego pomyślnego zakończenia działań, związanych z likwidacją okrążonych pod Stalingradem wojsk nieprzyjacielskich...". Taśma rejestruje słowa rozkazu Wodza Naczelnego Armii Radzieckiej Józefa Stalina, skierowane do dowódcy Frontu Dońskiego ówczesnego Generał - pułkownika K. Rokossowskiego.



J. Stalin, W. Mołotow i K. Woroszyłow przy telegrafie
Obraz artysty - malarza Finomowowa

PRZED JEDENASTU LATY

Stalingrad!

Miasto — bohater. Miasto noszące imię Józefa STALINA jest bliskie i drogie sercu ludzi radzieckich, jest bliskie i drogie uczciwym, postępowym ludziom we wszystkich częściach świata. 11 lat temu, 2 lutego 1943 r., w Stalingradzie, wojska radzieckie zwycięsko zakończyły największą bitwę w historii wojen.

Jeszcze na jesieni 1942 r. pod Stalingradem rozpoczęła się zaciekła, krwawa bitwa. Wojska radzieckie zadawały przeciwnikowi ogromne straty. Kosztem ciężkich ofiar, przeważającym siłom hitlerowców udało się 13 września 1942 r. zbliżyć do przedmieści Stalingradu. Radio hitlerowskie obwieściło chełpliwie całemu światu: atakujemy Stalingrad i zdobędziemy go. Ale Stalingrad trwał jako nieprzystępny, niezdobyty bastion, o który rozbijały się ataki wojsk faszystowskich. Armia Radziecka broniła bohatersko słynnego miasta nad Wołgą, noszącego imię Stalina.

Stalingrad stał się ucieleśnieniem bohaterstwa całego narodu radzieckiego, symbolem bezprzykładnej odwagi i wytrwałości, jakiej nie znała dotąd historia wojen. Obrońcy Stalingradu odpierali zaciekłe ataki wroga ze wzrastającą wytrwałością, męstwem i bezgranicznym bohaterstwem.

Cały świat śledził z zapartym tchem ten gigantyczny bój, od którego wyników zależał przebieg dalszej wojny, losy całej ludzkości.

LEGENDARNI OBROŃCY

Nie było radzieckiego żołnierza, który by nie rozumiał, że pod Stalingradem ważyły się losy wojny. Obrońcy Stalingradu zadziwili cały świat swym bohaterstwem i wytrwałością. Żołnierze, oficerowie i generałowie 62 armii wystosowali do tow. Stalina list treści następującej:

„...Ślubujemy Wam, że do ostatniej kropli krwi, do ostatniego tchnienia, do ostatniego uderzenia serca będziemy bronili Stalingradu...".

I obrońcy miasta dotrzymali przysięgi.

W ogniu bitwy stalingradzkiej ujrzeliśmy wspaniałe cechy wychowanych przez partię Lenina — Stalina ludzi radzieckich, bezgraniczne oddanie Ojczyźnie, płomienny patriotyzm, żelazną wytrwałość. Żołnierz Stalingradu i człowiek pracy Stalingradu własną piersią, jak murem zagrodzili drogę nieprzyjacielowi. Są to postacie legendarne, uwiecznione w poematach, obrazach, rzeźbach.

W Stalingradzie walczono o każdą ulicę, o każdy dom, o każde piętro i każdą izbę. Sierżant Pawłow wraz z trzema żołnierzami w ciągu 58 dni bronił zajętego przez siebie domu przed przeważającymi siłami wroga.

Był w historii bitwy o Stalingrad dzień, w którym pewna dywizja gwardyjska odparła 15 ataków i zniszczyła 2 tys. hitlerowskich żołdaków, unieszkodliwiła 18 czołgów.

Czterech radzieckich gwardzistów z obsługi rusznic przeciwpancernych: Piotr Bołoto, Piotr Samojłow, Aleksander Bielikow i Iwan Alejnikow — zajęło stanowisko obronne na niewielkim wzgórzu. Na zajętą przez nich pozycję, bronioną przez dwie rusznice, ruszyło 30 czołgów hitlerowskich. Jednak bohaterowie nie ustąpili i podjęli nierówną walkę. Ogniem rusznic zniszczyli 15 czołgów. Reszta wycofała się. Czterech obrońców pagórka szczęśliwie wróciła do swego pododdziału.



Żołnierze robotniczego batalionu w walce ulicznej o Stalingrad

ZWYCIĘSTWO CAŁEGO NARODU

Podczas gdy obrońcy Stalingradu bronili wielkiego miasta, nadszarpywali, wyczerpywali i wykrwawiali wroga, Naczelne Dowództwo Armii Radzieckiejześrodkowało nowe siły w celu rozpoczęcia kontrofensywy 19 listopada 1942 r. rozpoczął się wspaniały manewr oskrzydlający, zakończony całkowitym okrążeniem dwóch doborowych armii niemieckich.

Zamknąwszy pierścień, w którym znajdowały się 22 wyborowe dywizje hitlerowskie, oddziały Armii Radzieckiej przystąpiły do końcowej fazy bitwy stalingradzkiej — do likwidacji otoczonego wroga, który odrzucił ultimatum dowództwa radzieckiego, żądającego natychmiastowej kapitulacji wojsk niemieckich.

Zadanie zniszczenia przeciwnika powierzono wojskom Frontu Dońskiego, którym dowodził wówczas Generał-pułkownik Konstanty Rokossowski. Operacja ta, rozpoczęta w dniu 10 stycznia, zakończyła się 2 lutego 1943 r.

W wyniku operacji stalingradzkiej 330-tysięczne zgrupowanie hitlerowców zostało całkowicie zlikwidowane. Prawie jedna trzecia okrążonych wojsk z feldmarszałkiem von Paulusem na czele, wzięta została do niewoli. Po zakończeniu walk pogrzebano 147.200 zabitych hitlerowców. Wojska Frontu Dońskiego wzięły do niewoli w okresie od 10 stycznia do 2 lutego 1943 r. 91 tys. jeńców, zdobyły liczny sprzęt wojenny, m. in. 750 samolotów, 1 550 czołgów, 6 700 dział, 1 462 moździerze, 61 tys. samochodów i traktorów oraz wielką ilość broni ręcznej.



W Stalingradzkiej Fabryce Traktorów produkcja już czterokrotnie przekroczyła swój przedwojenny poziom

W bitwie pod Stalingradem znalazły wyraz: niezłomny duch narodu radzieckiego i jego armii, jedność frontu radzieckiego z zapleczem. Stalingrad — to największe w dziejach zwycięstwo całego narodu radzieckiego. Zwycięstwo pod Stalingradem było wynikiem ofiarnej pracy narodu radzieckiego, który pod kierownictwem komunistycznej partii i Józefa Stalina zmobilizował wszystkie siły, aby zaopatrzyć Armię Radziecką w potężny, nowoczesny sprzęt techniczny i we wszystko, co jest niezbędne dla przeprowadzenia zwycięskiej ofensywy.



Na ulicy Pokoju w mieszkaniu profesora Stalingradzkiego Instytutu Medycznego Fiodora Serowatko

NATCHNIENIE I WZÓR BUDOWNICZYCH NOWEJ EPOKI

Stalingrad!

Miasto pokoju! I znów, jak przed 11-ma laty, jest ono na ustach prostych ludzi całego świata. U stóp tego miasta naród radziecki wznosi gigantyczną elektrownię wodną — jedną z wielkich pochodni, oświetlających narodom świata drogę do lepszego jutra. Dwa lata temu, w miejscach, gdzie przed 11 -ma laty toczyły się zacięte boje, uruchomiono kanał, który połączył wody Wołgi i Donu, który jest żywym symbolem stalingradzkiego zwycięstwa w okresie pokojowego budownictwa.

Stalingrad podniósł się z ruin i stał się jeszcze piękniejszy niż przed wojną. Zwycięscy spod Stalingradu zamienili karabin na młot, kielnię, kierownicę traktora lub koparki.

Stalingrad — miasto bohater — pięknieje z każdym dniem. Jak w latach wojny było ono symbolem niepokonanej siły Armii Radzieckiej, symbolem, z którego narody czerpały otuchę do walki z hitleryzmem, tak dziś stało się symbolem pokojowej, twórczej pracy narodu radzieckiego, symbolem, z którego czerpią siły narody walczące o pokój, o pokrzyżowanie planów podżegaczy wojennych.

Pod Stalingradem bierze początek Kanał Wołżańsko-Doński — pierwsza wielka budowla komunizmu. W tym porcie pięciu mórz powstaje nowa budowla komunizmu — wielka elektrownia stalingradzka. Tu rozpoczęły się już prace nad budową Kanału Wołga — Ural. Na stalingradzkich stepach jedenaście lat temu w gigantycznych zmaganiach człowiek pokonał bestię faszystowską, życie zwyciężyło śmierć. Dziś na tych stepach woda użyźnia jałowe pola. Człowiek w gigantycznych zmaganiach pokonuje przyrodę, życie zwycięża niszczycielski żywioł...

Przeciwko ludziom radzieckim, którzy na stepach stalingradzkich pokonują zwycięsko przyrodę, którzy przewodzą całemu obozowi pokoju w walce o zapewnienie światu trwałego pokoju, monopoliści amerykańscy chcą rzucić bestię, którą hodują w mundurach hitlerowskich i japońskich żołdaków. Bankierzy z Wall Street (czyt. Uol Strit) i City szukają wyjścia z narastającego kryzysu oraz nowych źródeł maksymalnych zysków w trzeciej wojnie światowej. Montują pakty atlantyckie, zawierają sojusze z najczarniejszą reakcją, grożą bombami atomowymi i wodorowymi.

„Na próżno wysilacie się panowie imperialiści! — powiedział na XIX Zjeździe KPZR tow. Bułganin — **Wielki naród radziecki nie należy do lękliwych i nie da się zastraszyć pogróżkami. A jeśli już dojdzie do czegoś poważniejszego, to naród nasz potrafi bronić interesów swej Ojczyzny. I jeśli zajdzie potrzeba, to Radzieckie Siły Zbrojne potrafią odeprzeć każdego agresora według wszelkich reguł radzieckiej sztuki wojennej".**

Pod Carycynem (obecnie Stalingrad) poniosły klęskę białogwardyjskie pułki w latach wojny domowej. Jedenaście lat temu pod Stalingradem nastąpił zmierzch faszystowskiej potęgi hitlerowskich najeźdźców. Miasto o zaszczytnej nazwie stało się dla narodów symbolem zwycięstw narodu radzieckiego. Lekcje stalingradzkie są ostrzeżeniem dla imperialistów — a źródłem siły i natchnienia dla narodów walczących o pokój.

Jedna z wielu nowoodbudowanych dzielnic miasta bohatera



„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1 tel 826-30 wew 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF. Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa. Zam. 163 z dn. 21.I.54 r. CW-14005